

Saab 9-5 Wagon 2002–05

NEVS-brevet fredag 16 januari

1. Köper in sig i Nevs – för över 8 miljarder: "Det är en drömpartner"
2. Volvo sprängde drömgränsen 600 000 bilar
3. Världens dyraste bilnyckel glittrar av diamanter
4. 10,83 miljoner bilar från Volkswagen 2018 – nytt rekord
5. Se nya Toyota Supra helt omaskerad
6. Här är veckans hetaste motornyheter
7. Kinas premiärminister erbjuder Teslas vd Elon Musk permanent uppehållstillstånd
8. Renault misslyckas totalt i ny avgasmätning – Volvo får beröm
9. Ford skär ner i Europa
10. Svårt hitta alternativ till kobolt
11. BMW-chef hyllar Tesla: ”De har förstått”
12. Köp en e-Golf – och var med och bygg den
13. ”Flygvapnet använder trafikfarliga veteranbilar”
14. Klassikerguide: GTI-bilar
15. Provkörning av Mazda MX-5 Miata
16. Pontiacs förgångare
17. Quiz: Frågor på Fiat
18. Volvo P1800 i reklamen
19. Valiant i Wide Screen!
20. Grattis Maserati Merak!

RECHARGE

1. Köper in sig i Nevs – för över 8 miljarder: "Det är en drömpartner"

Av **Erik Söderholm**, Publicerad 2019-01-15, 14:21

Ett kinesiskt storbolag betalar över åtta miljarder kronor för en majoritetsandel i svenska elbilstillverkaren Nevs, uppger Sveriges Radio.



Bolaget heter Evergrande och ska investera miljardbelopp i Nevs under de kommande åren, enligt Kai Johan Jiang på Nevs. Evergrande är ett högt värderat fastighetsbolag. Enligt de här uppgifterna äger Evergrande nu 51 procent och Kai Johan Jiang 49 procent – de andra delägarna är utköpta.

"Det här är ett revolutionerande steg för Nevs. Vi kommer nu kunna starta produktion i Trollhättan tidigare. Det är en drömpartner för Nevs och Nevs är en drömpartner också för dem", säger han till SR.

Även Nevs kommunikationschef Fredrik Fryklund beskriver affären som en bra matchning.

"För Nevs är detta en oerhört positiv sak. Det är ingen hemlighet att vi länge har letat efter finansiärer. Det här är den perfekta matchen för Nevs", säger han till Affärsvärlden.



Nevs planerar elbilstillverkning i Trollhättan 2021



Elbilen Nevs 9-3 går att förhandsboka – får räckvidd på 35 mil

DAGENS NYHETER.

2. Volvo sprängde drömgränsen 600 000 bilar

Lasse Swärd 2019-01-11

2018 blev ett rekordår för Volvo Cars. För första gången sprängdes drömgränsen 600.000 bilar. I Sverige blev märket marknadsledare – för 61:a året i rad! Nu hoppas ledningen att abonnemangsformen Care by Volvo tar fart.



Volvo Cras har haft ett bra år.
Bilden från invigningen av den nya fabriken utanför Charleston i USA.

Volvo Cars vd Håkan Samuelsson har all anledning att vara nöjd med försäljning och modellanseringar 2018. Antalet sålda bilar ökade för sjätte året i rad och passerade för första gången 600.000 bilar. 2015 sprängdes halvmiljonvallen. Nästa mål är 800.000 bilar.

Den mellanstora suven XC60 var bästsäljare globalt sett. I Sverige hamnade den stora kombin 90-serien i topp.

Volvo Cars hade ett intensivt år på flera plan med fabriksinvigning i USA och lansering av de nya modellerna V60, V60 Cross country och sedanen S60. Men det var också ett år med inställda börsplaner och negativa effekter av handelskriget mellan Kina och USA. Mer om det får vi veta när bokslutet presenteras i februari.

Modellerna XC40 och XC60 fick ta emot pris för Årets bil respektive Årets bil i världen.

I USA, där Volvo tidigare haft stora problem, steg försäljningen med 21 procent till 98.263 bilar.

På den viktiga hemmamarknaden, där Volvo Cars i många år legat på en andel på runt 20 procent, blev det dock en nedgång med sju procent till strax under 70.000 bilar. Det gav en marknadsandel på 19,8 procent, mot 19,9 året före.

Nedgången var i linje med hur totalmarknaden gick.

– När vi nu summerar året känns det extra bra att konstatera att vi uppnått de mål vi hade för 2018. Vi befäster vår roll som marknadsledare, säger Kristian Elvefors, vd för Volvo Car Sverige.

Hur stor andel blir det i år?
– Vi räknar med att för 2019 behålla vår plats som marknadsledare och siktar på att vid slutet av året ha, som tidigare år, en marknadsandel kring 20 procent.
Volvo har haft en hög andel diesel, särskilt i de större modellerna. Vad tror du om fördelningen bensin diesel i år?
– Vi kan se en något nedåtgående trend för dieselbilar men det är i dag svårt att skatta hur den procentuella fördelningen mellan de båda bränslealternativen blir.
Hur ser du på privatleasing eller er variant Care by Volvo?
– Vi planerar för 2019 att kunna erbjuda presumtiva kunder konkurrenskraftiga och intressanta erbjudanden inom ramen för Care by Volvo. Rent generellt är vi övertygade om att intresset för att abonnera på en bil kommer att växa sig allt starkare de närmaste åren.
Bli det bättre tilldelning av laddbara bilar? Ni hade ju svårt att leverera i fjol?
– Efterfrågan på laddhybrider är hög på många av Volvo Cars marknader. Under året kommer vi med fler laddhybridversioner på den svenska marknaden.
– Om jag jämför 2018 med 2017 så har vi nästan fördubblat antalet registrerade laddhybrider från Volvo Cars. För 2019 kommer ökningen att fortsätta.
Vilka modellnyheter väntas under året?
– Vi har ett spännande år framför oss men jag kan ännu inte berätta vilka modellnyheter vi kommer med. Vi har sedan 2014 haft en unik takt på lanseringar av nya modeller, i princip hela vårt produktprogram är förnyat.

SVENSKA DAGBLADET

3. Världens dyraste bilnyckel glittrar av diamanter

MOTOR 18 maj, 2018



FILM: [Världens dyraste bilnyckel glittrar av diamanter]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. 10,83 miljoner bilar från Volkswagen 2018 – nytt rekord

Mattias Rabe 11 januari 2019

Volkswagen-koncernen har än en gång slagit nytt leveransrekord och ser ut att hålla fast vid toppositionen som världens största biltillverkare.



2017 levererade Volkswagen AG, med märkena Volkswagen, Audi, Skoda, Seat, Porsche, Volkswagen Nyttofordon, MAN och Scania (Lamborghini, Bentley, Bugatti inkluderas inte i sammanställningen), 10,74 miljoner fordon världen över. Det var nytt rekord för koncernen och andra året i rad som Volkswagen kunde utropa sig till världens största biltillverkare (egentligen världens största fordonstillverkare).

Det ser ut som att Volkswagen AG kan lägga vantarna på den titeln ytterligare ett år, för nu rapporterar de att deras leveranser, ofta benämnd försäljning, under 2018 ökade med 0,9 procent till 10,84 miljoner bilar. Så många bilar har en fordonskoncern aldrig tidigare levererat under ett år.

Det återstår dock att se vad de andra stora koncernerna redovisar för siffror. För en månad sedan var prognosen för Toyota 10,55 miljoner. Landar siffran däromkring räcker det inte för att kliva förbi Volkswagen, då återstår det att se vad Renault-Nissan-Mitsubishi kommer upp i för antal. I fjol placerade de sig mellan Volkswagen och Toyota med en andraplats.

Medan Volkswagen ökade på marknaderna i Europa, Kina och Sydamerika backade man med två procent på den nordamerikanska marknaden. I USA och Kanada lider Volkswagen troligtvis fortfarande av dieselgate-skandalen.

Att Volkswagen ökade i Europa, där dieselgate-skandalen gått mer obemärkt förbi bilköparna, är samtidigt imponerande i och med alla leveransproblem och produktionsstopp som kantade stora delar av hösten i samband med WLTP-omställningen.

Av Volkswagens bilmärken var det endast Audi som backade (-3,5 %), övriga ökade. Seat ökade mest med 10,5 procent till 517 600 bilar. Störst var självfallet Volkswagen Personbilar som ökade med 0,2 procent till 6,24 miljoner bilar.

5. Officiell video: Se nya Toyota Supra helt omaskerad

Pär Brandt 2019-01-11, 08:28

Om några dagar ska Toyota visa upp helt nya Supra, som lånar mycket av tekniken från BMW Z4. Men redan nu kan du den officiella filmen. Gillar du designen?



Bakpartiet på nya Toyota Supra har en design som man inte tar miste på.

FILM: ***https://youtu.be/h6C6vdXCaEg***

När Detroitsalongen öppnar i nästa vecka är det premiärdags för en riktigt klassiker: Toyota Supra. Efter 16 långa år är det dags för en ny Supra och som alltid hittar vi en rak sexa under huven.

Men redan nu går det att se hur Toyota Supra ser ut, helt omaskerad. Det var i ett tweet från Toyota Mexico som man länkade till en reklamfilm och även om inlägget togs bort snabbt finns nu filmen på YouTube.

Som ni säkert vet sedan förut är nya Toyota Supra utvecklad i samarbete med BMW. Turbosexan ger 340 hk/500 Nm och motorstyrningen är utvecklad av Toyota, även om motorn förstås i övrigt är hämtad från BMW. Åttastegad automat är standard.

Med en tjänstevikt på 1.575 kilo räcker toppeffekten för en 0–100 tid på 4,6 sekunder, toppfarten är elektroniskt reglerad till 250 km/h.

Priset för Toyota Supra väntas hamna kring 600.000 kronor och de första bilarna ska levereras i början av sommaren.

ALLT OM BILAR

6. TV: Här är veckans hetaste motornyheter

Jan-Erik Berggren, 11 jan 2019, 10:48

Harley-Davidson blickar framåt med två nya motorcyklar och Rinsped visar häftigt koncept på CES-mässan i Las Vegas.



Veckans bilnyheter berättar också om veckans nybilstest och avslöjar två av bilarna på listan över de 15 sämsta småbilarna. Här är de hetaste nyheterna från vecka 2.

FILM: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/har-ar-veckans-hetaste-bilnyheter-4/*

Placera.

7. Kinas premiärminister erbjuder Teslas vd Elon Musk permanent uppehållstillstånd

Nyhetsbyrån Finwire, 2019-01-11, 16:52

Elbilstillverkaren Teslas vd Elon Musk träffade Kinas premiärminister Li Keqiang i Peking på onsdagen. Mötet skedde i samband med byggstarten för det amerikanska bolagets nya Gigafactory 3 i Shanghai. Elon Musk uttryckte sitt gillande av Kina och premiärministern erbjöd honom då permanent upphållstillstånd i landet, skriver tidningen South China Morning Post.

"Jag älskar Kina och vill gärna åka hit oftare", uppges Elon Musk ha sagt varpå premiärministern replikerade "om du gör det, kan vi ge dig ett kinesiskt grönt kort".

Henrik Öhlin

8. Renault misslyckas totalt i ny avgasmätning – Volvo får beröm

Dirk Gulde, 2019-01-11, 06:03

Under hösten infördes hårdare utsläppskrav för bensinmotorer. Tester som auto motor und sport gjort visar att Renault misslyckas totalt – samtidigt som Volvo får beröm.



Sedan dieselskandalen briserade i slutet av 2015 genomför tyska auto motor und sport regelmässigt avgasmätningar på testbilarna tillsammans med Emission Analytics.
Hittills har vi mest koncentrerat oss på kväveoxider (NOx) från dieselmotorer eftersom vi här kunnat fastställa de största avvikelserna mellan tillverkarnas uppgifter och verkliga värden. Kväveoxid uppstår alltid när kväve i luften reagerar med syre. Förbränningsprocessen erbjuder med sitt höga luftöverskott förutsättningen för denna oönskade reaktion.

De senaste tre åren har många testbilar bland dieslarna stuckit ut med extremt höga värden. I några fall med långt över 1.000 mg NOx/km – trots att gränsvärdet för Euro 6-diesel är 80 mg/km. Därför hotar körförbud i många städer och politiker driver frågor om eftermonterade katalysatorer och vem som ska betala dem.
Från och med nu är det värt att också titta på en annan avgaskomponents partikelutsläpp. Sedan Euro 6c infördes första september 2018 får bensinmotorer med direktinsprutning släppa ut maximalt 600 miljarder partiklar per kilometer (skrivs 6×10^{11}) vilket nästan är lika många som för en diesel. Tidigare har lagstiftaren tillåtit tio gånger så mycket, 6×10^{12}PN/km.

Just hos direktinsprutade motorer blir det ofta lite tid för blandningen av bränsle/luft, vilket innebär att bränslet inte alltid förbränns fullständigt och bildar partiklar av olika storlekar. Hos Ottomotorer är direktinsprutning etablerat då det sparar runt 15 procent bränsle. Hur en tillverkare håller sig inom tillåtna gränsvärden är upp till dem själva. Oftast sätter man in partikelfilter, vilket är en självklarhet för dieslar sedan många år.



Toppvärde!
Den Euro 6d-certifierade Opel Insignia Biturbo-D släpper bara ut 20 mg NOx/km.

Så vad visar vårt test? Spännvidden är stor när det gäller partikelutsläpp. Bästa bensindrivna bil var Mercedes A 250 med 0,024 x 10^{11} partiklar per kilometer.

Motsatsen var en Renault Megane TCe 130 med 8,3 x 10^{11} partiklar/km. Det är 340 gånger så mycket. Den testbilen var certifierad enligt Euro 6b och för den gäller de äldre gränsvärdena. För närvarande uppfyller ändå Megane normerna för Euro 6d-Temp, liksom de andra Euro 6b-bensinarna från Kia, Mitsubishi, Seat och VW i tabellen. Eftersom det ofta ännu finns modeller från tiden innan hos återförsäljare och i pressbilsflottorna tar vi ändå med dem.

Vår nya portabla utrustning för mätning av utsläpp (PEMS) klarar av att registrera de allra minsta delarna ner till 23 nanometer som är särskilt skadliga för hälsan. Dessutom visar våra mätningar att partikelproblemet kan anses vara löst för dieslarna.



Renault Megane TCe 130 är en besvikelse både när det gäller utsläpp av kväveoxider och partiklar.

Ingen diesel släppte ut mer partiklar än Audi A6 50 TDI med 0,122 x 10^{11}. Däremot måste några dieselbilar fortfarande kämpa med sin gamla problemzon kväveoxider, NOx. Kia Sorento, godkänd enligt Euro 6b, mättes till 453 mg/km vid vår testrunda.

Men även här syns tecken på framsteg. Dieslar som klarade den nya normen Euro 6d-Temp redan från den 1 september ligger alla på mycket bra nivåer. Fastän bara godkänd enligt 6c lade sig Opel Insignia på första plats med 20 mg, förblev därmed under sitt laboratorievärde 80 mg och klarade galant de 168 mg som fordon certifierade enligt 6d-Temp får släppa ut.

Att bensinbilar kan ha problem med kväveoxider visar Renault Megane som redan utmärkt sig genom sina anmärkningsvärt höga partikelvärden. Med 366 mg är Megane den bil med Ottomotor som släppt ut det högsta NOx-värdet vid våra mätningar.
Volvobilen i testet, en V60 D3, klarade sig hyfsat bra i samtliga mätningar.

Sammanfattning: Kväveoxider fortfarande ett problem

Skönt att det ibland även finns goda avgasnyheter. Till exempel låg alla de testade bilarna under den lagstadgade högsta gränsen för partikelutsläpp, till och med långt under i vissa fall.

Men kväveoxider är fortfarande ett problem – inte ens bensinbilarna går säkra. En sak är klar och det är att vi kommer att fortsätta med våra mätningar.



	AUDI A6 50 TDI	KIA SORENTO 2,2 CRDI AWD	OPEL INSIGNIA ST GSI BITURBO D	VW TOUAREG 3,0 TDI V6	VOLVO V60 D3
	DIESEL				
Effekt kW (hk)	210 (286)	147 (200)	154 (210)	210 (286)	110 (150)
Växellåda	8-växlad automat	8-växlad automat	8-växlad automat	8-växlad automat	8-växlad automat
Drivmedel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel
NO_x-efterbearbetning	SCR-katalysator	NOx-fälla	SCR-katalysator	SCR-katalysator	SCR-katalysator
Miljöklass Euro	6d-Temp	6b[2)]	6c	6d-Temp	6d-Temp
NO_x-gränsvärde labbmiljö/väg mg/km	80/168	80/168	80/–	80/168	80/168
PN[1)]-gränsvärde labbmiljö/väg PN/km	$6x10^{11}/9x10^{11}$	$6x10^{11}$/–	$6x10^{11}$/–	$6x10^{11}/9x10^{11}$	$6x10^{11}/9x10^{11}$
Uppmätta NO_x-värden					
Motorväg, max 130 km/h mg/km	58	768	18	82	51
Stadskörning mg/km	52	312	18	54	241
Landsväg, max 80 km/h mg/km	29	264	21	39	66
Totalvärde NO_x					
ams ecorunda mg/km	**42**	**453**	**20**	**56**	**82**
Uppmätt partikelantal (PN)					
Motorväg, max 130 km/h x 10^{11} PN/km	0,111	0,096	0,160	0,112	0,017
Stadskörning x 10^{11} PN/km	0,143	0,105	0,143	0,121	0,025
Landsväg, max 80 km/h x 10^{11} PN/km	0,124	0,071	0,073	0,101	0,011
Totalvärde partikelantal (PN)					
ams ecorunda x 10^{11} PN/km	**0,122**	**0,085**	**0,113**	**0,108**	**0,015**
Betyg					



KIA STINGER 2,0 T-GDI	MAZDA 2 G 90	MERCEDES A 250	MITSUBISHI ECLIPSE CROSS 1,5 T	RENAULT MEGANE TCE 130	SEAT ARONA 1,5 TSI	VW POLO 1,0
BENSIN						
188 (256)	66 (90)	165 (224)	120 (163)	97 (132)	110 (150)	55 (75)
8-växlad automat	6-växlad manuell	7-stegad automat	6-växlad manuell	6-växlad manuell	6-växlad manuell	6-växlad manuell
Bensin 95	Bensin 95	Bensin 95	Bensin 95	Bensin 95	Bensin 95	Bensin 95
Katalysator	Katalysator	Kat & partikelfilter	Katalysator	Katalysator	Katalysator	Katalysator
6b 3)	6d-Temp	6d-Temp	6b 2)	6b 2)	6b 2)	6b 5)
60/–	60/–	60/126	´60/–	60/–	60/–	60/–
6 x 10^{12}	– 4)	6x10^{11}/9x10^{11}	6 x 10^{12}	6 x 10^{12}	6 x 10^{12}	– 4)
100	5	3	1	463	5	25
21	10	4	3	307	12	18
83	6	3	1	308	6	20
81	**6**	**3**	**1**	**366**	**6**	**22**
1,474	0,051	0,030	1,514	19,068	0,093	3,766
1,067	0,268	0,029	1,220	2,284	0,056	0,142
1,168	0,047	0,019	0,993	1,836	0,055	0,388
1,259	**0,070**	**0,024**	**1,197**	**8,368**	**0,069**	**1,522**

METALLERochGRUVOR.se

9. Svårt hitta alternativ till kobolt

Simon Matthis - 11 jan 2019

Uppsvinget för elbilar och med det en ökande efterfrågan på litiumjonbatterier har lett till ett stort sug efter den ovanliga och dyra metallen kobolt. Mellan 2012 och 2017 har efterfrågan på kobolt ökat med 30 procent.

En stor del av tillväxten beror på att kobolt används i litiumjonbatteriers katoder, med ökad energitäthet och livslängd som följd. Trots att det idag finns alternativa batteritekniker för elfordon, LMP (Lithium Metal Polymer) bland annat, faller valet för de flesta biltillverkare ändå på litiumjonbatterier, som en sorts bästa möjlig kompromiss mellan prestanda, lätthet, livslängd, hållbarhet och tillverkningskostnader.

– Slutsatsen är alltså ofrånkomlig: skiftet till en fordonspark som domineras av elbilar kommer inte att ske utan en betydande ökning av världens koboltförbrukning, säger Gaétan Lefebvre, ekonom på det franska geologiska forskningsinstiutet BRGM till sajten L’Usine Nouvelle.

Simon Matthis

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Ford skär ner i Europa

Peter Klemensberger 12 januari 2019

Ford stuvar om i Europa. Modeller läggs ned, produktionsleden effektiviseras och varsel för tusentals är att vänta.



Ford ska stärka sin position och öka lönsamheten i Europa. Så lyder rubriken i ett pressmeddelande man har skickat ut. Läser man vidare låter det dock mer som åtstramningar. Ford, liksom andra tillverkare, har drabbats av allt mindre efterfrågan på produkter vilket bland annat resulterat i att man har fått pausa i produktionen.

De rykten om att Ford ska lägga ner modeller besannas nu, det mesta pekar på att modellerna C-Max och Grand C-Max är först ut att gå. Märkets MPV-bilar och mellanklassaren Mondeohar tidigare ryktats gå i graven. Nu ska man lägga i en växel till eller lägga ner de mindre lönsamma modellerna. Samtidigt ska man satsa mer på de segment som växer – läs suv-segmenet. Med de nya riktlinjerna ska även alla Fords modeller finnas i elektrifierad form.

Växellådsfabriken i franska Bordeaux bommar igen i augusti 2019 och ett beslut om satsningen i Ryssland, Ford Sollers, ska komma under årets första hälft. På det tekniska centret i Dunton kommer effektiviseringar och sammanslagningar att ske.

Samarbetet med Volkswagen rörande transportfordon ska fortsätta och liknande samarbete med andra aktörer ska underlättas framöver.

Att Ford nu förhandlar med fackliga organisationer står klar men hur många tjänster av de cirka 53 000 i Europa som kan tänkas försvinna är oklart även om olika rapporter pekar på tusentals.

RECHARGE

11. BMW-chef hyllar Tesla: ”De har förstått”

Patrik Lundin, 2019-01-11, 06:47

Det är BMW:s ställföreträdande ordförande Manfred Schoch som inte skräder orden när han talar om Tesla och Elon Musk. Framför allt är det är sättet som Elon Musk sett till att Tesla kontrollerar hela produktionskedjan som imponerar på Manfred Schoch.



BWM:s ställföreträdande ordförande Manfred Schoch.

"Han började med att inleda ett nära samarbete med Panasonic som nu utmynnat i en gemensam fabrik som producerar tusentals batterier i veckan. Det har gjort att Tesla nu kontrollerar hela produktionskedjan, de har förstått elektromobilitet," säger Manfred Schoch till tyska Manager Magazin.

Många höga chefer i bilbranschen har sett Teslas förhållandevis låga vinst som ett problem. Men det gör inte Manfred Schoch.

"Tesla omsatte 6 miljarder dollar under tredje kvartalet förra året och redovisade en vinst på 312 miljoner dollar. Under samma period omsatte BMW 21 miljarder euro med ett överskott på 784 miljoner euro. Vem förtjänar det bättre?", säger Schoch till Manager Magazin.

BMW kommer satsa hårt på nya laddhybrider och elbilar i framtiden, men än så länge är man till stor del beroende av asiatiska batteritillverkare istället för att kontrollera tillverkningen av batterier själva.

RECHARGE

12. Köp en e-Golf – och var med och bygg den

Patrik Lundin

2019-01-12, 18:30

Volkswagen öppnar upp möjligheten för sina kunder att komma till Volkswagens "Transparent factory" i Dresden och assistera vid tillverkningen av sin e-Golf. Kunderna ska under vägledning av fabrikens experter helt enkelt kunna hjälpa till vid tillverkningen. Till exempel kan man få hjälpa till med monteringen av instrumentpanelen, kylaren eller ge en hjälpande hand när drivlinan sätts ihop med chassit.



För Volkswagen är detta ett sätt att bredda sin elektromobilitets-upplevelse.

"The Transparent Factory är Volkswagens skyltfönster för e-mobilitet. Utöver provkörningar, konfigurering och leverans av e-Golf, innebär detta ännu en möjlighet att följa produktionen. Med oss kan kunden inte bara närvara vid produktionen av sin bil, utan också själva bli involverade. Elektromobilitet som man kan ta på: detta är unikt i motorvärlden," säger Arnd Meyer-Clasen, säljchef på Volksvagen.

Skulle man finna detta intressant kan det bokas i samband med att man beställer sin e-Golf. Priset? 390 euro – och då ingår en matbiljett med ett värde av 50 euro så man kan äta i Volkswagens restaurang efter avslutat arbetspass.

[Volkswagen e-Golf "utmanas" av elbilen ID – men kan få längre räckvidd]

NyTeknik

13. ”Flygvapnet använder trafikfarliga veteranbilar”

Lennart Lundquist, 2019-01-11, 14:43

”Flygvapnets rullande veteranbilssällskap. Det är vad man skämtsamt skulle kunna kalla den verksamhet som bedrivs inom flygvapnet i dag. Men det finns definitivt inget roligt eller skämtsamt med detta.” Det skriver oroade huvudskyddsombud vid Norrlands, Blekinges och Skaraborgs flygflottilj, F 21, F 17 och F 7.



På fottiljerna benämns fordonen "Dallasjeepar". Skyddsombuden påpekar att bilarna har ett tveksamt krockskydd, saknar krockkuddar och sidopåkörningsskydd.

De anser att fordonen från 70-talet och början av 80-talet och som används på flottiljerna, är direkt trafikfarliga och därmed ett arbetsmiljöproblem för de som kör dem.

På flottiljerna kallas de allmänt för Dallasjeepar.

”Vi anser att dessa fordon är att betrakta som trafikfarliga med dålig säkerhet och att de i dag passar bäst på museum och veteranbilsträffar eller på skroten och rent tekniskt är de faktiskt veteranbilar då de är äldre än 30 år”, skriver skyddsombuden.

Skyddsombuden pekar på att bilarna har ett tveksamt krockskydd, saknar krockkuddar och sidopåkörningsskydd och att däcken är av dålig kvalitet och saknar dubbar. Därför utgör de en säkerhetsrisk för de anställda.

Dessutom är bilarna inte miljövänliga då de slukar mellan tre och sex liter bensin milen och ger ifrån sig miljöovänliga avgaser.

Skyddsombuden kräver att säkra fordon köps in och hotar samtidigt med att lägga ett skydds-ombudsstopp på de gamla.

[Cadillac nästa bilmärke att försöka sig på en "Tesla-dödare"]

14. Klassikerguide: GTI-bilar

Erik Andrén och Peter Klemensberger 12 januari 2019

Varsågod, en guide över 13 klassiska GTI-bilar, eller Hot hatch som de även kallas. Små, smidiga och alldagliga bilar men med extra knuff. En biltyp som nu oroväckande fort stiger i pris. Köp nu!



Alfa Romeo Alfasud TI (1973–1983)

Alfas folkbil, byggd i Neapeltrakten – därav modellnamnet, debuterade 1971 och två år senare kom den i det hurtiga utförandet Turismo Internazionale. Prestandamässigt handlade det om fem extra hästkrafter gott nog att kapa sekunden i sprinten till 100 km/h. I övrigt fick bilen saker som dubbla runda strålkastare, en plastflärp på bakluckan, spoiler framtill, femväxlad låda, sportigare stolar och fler mätare. 1977 kom en första uppdatering av modellen och med åren fick ti allt kraftigare motorer, som mest 105 hästkrafter ur en 1,5-litersmotor. 1980 blev modellen en ”Hot hatch” på riktigt då den kom men en halvkombikaross.

Tekniska data

Ursprungligt pris: 22 450 kr (1975). | Teknik: 4-cyl boxermotor, 1 186 cm3, förgasare, 68 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 246, längd 390, bredd 160, höjd 138. Tjänstevikt 960. | Fartresurser: 0–100 km/h 13,5 s. Toppfart 160 km/h. | Pris: Från 65 000 kr.

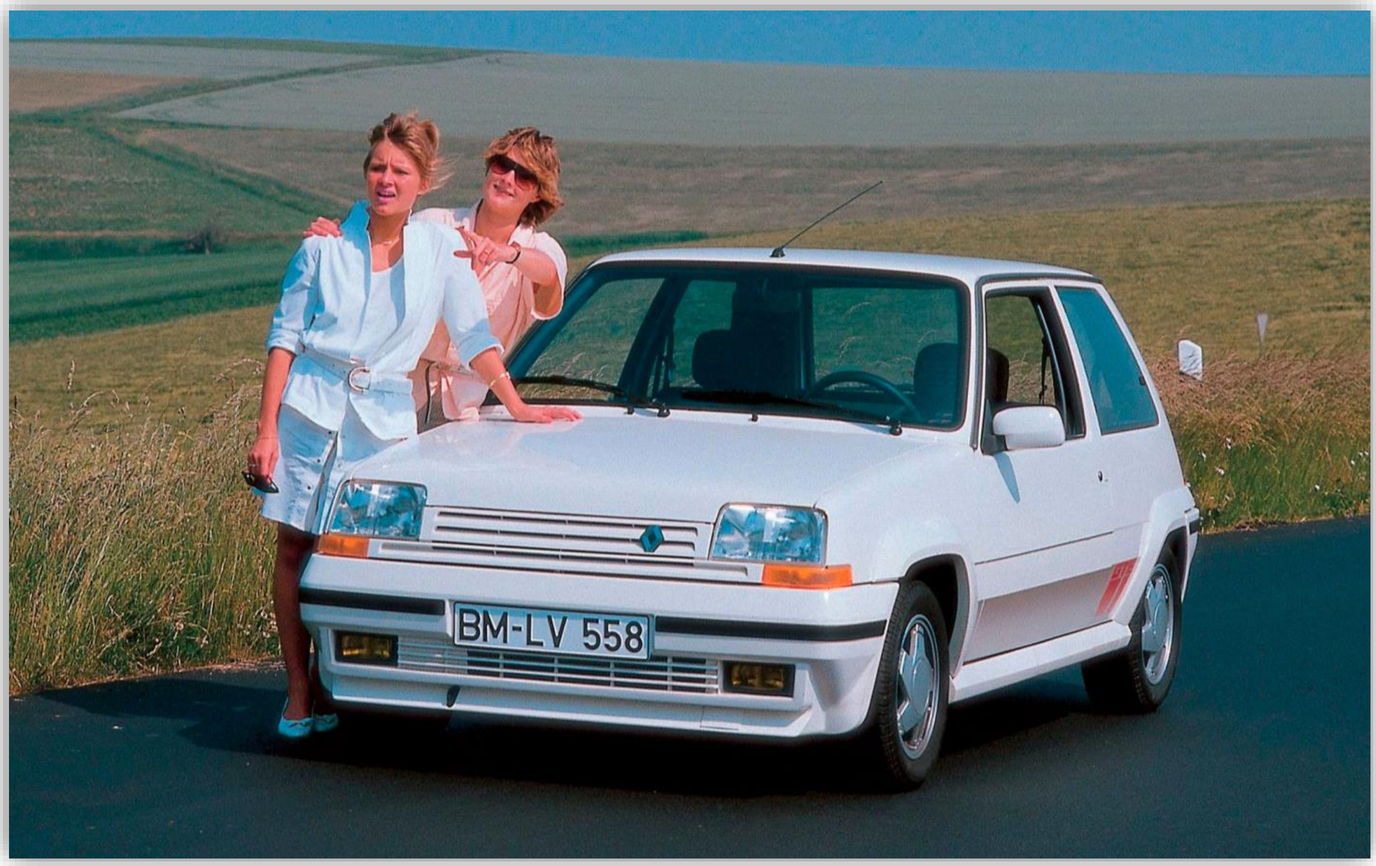


Nissan Cherry Turbo (1982–1986)

Sista generationen av Cherry kom i extra hurtigt utförande för att locka till sig GTI-spekulanter. Vår modertidning Teknikens Världs testlag hittade dock mest saker att klaga på i nummer 13/1984 där den ställdes mot fyra konkurrenter: dålig sittkomfort, trångt bagageutrymme, klippande koppling, dåliga vägegenskaper och allt för stötig fjädring. Men utrustningen var riklig och bilen var testets kvickaste. Den bedömdes som rolig att köra vid en första bekantskap även om det krävdes ivrigt växlande för att hålla turbon i gång. Den var dock inte kul att äga då ingångspriset ansågs för högt och service krävdes var 500:e mil.

Tekniska data

Ursprungligt pris: 68 900 kr (1984). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 488cm3, insprutning, turbo, 105 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 980, längd 396, bredd 162, höjd 139. Tjänstevikt 980. | Fartresurser: 0–100 km/h 8,4 s. Toppfart 180 km/h. | Pris: Från 20 000 kr.



Renault 5 GTE (1986–1991)

Renault slog Volkswagen med två månader 1976 då Renault 5 Alpine lanserades före Golf GTI. Här tar vi dock upp den betydligt vanligare GTE-versionen av andra generationens 5:a. Att det rör sig om en prestandaversion går det inte att ta miste på. Se bara på det kraftiga underbettet, kjolarna längs karossens sidor och dekaleringen. Tidningen Teknikens Värld tyckte detta var en trevlig vagn… tills de ställde den mot landsmannen Peugeot 205 GTI (se nedan). Den största kritiken rörde motorn.

Tekniska data

Ursprungligt pris: 89 200 kr (1988). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 721 cm3, insprutning, 95 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 241, längd 259, bredd 159, höjd 137. Tjänstevikt 970. | Fartresurser: 0–100 km/h 9,3 s. Toppfart 185 km/h. | Pris: Från 35 000 kr.



Fiat Ritmo Abarth 105 TC (1981–1987)

Säg Ritmo och de flesta rynkar på näsan men i kombination med ”Abarth” och ”TC” ändras allt. Det är alltså trimfirman Abarths version med Fiats Twin Cam-motor som här gav 105 hästkrafter. Ändå var det styrning, fjädring och bromsar som imponerade mest på vår modertidning Teknikens Världs testlag. Motorn var både törstig och saknade sting men gav bilen bra fart tack vare väldigt lågt växlad låda. Ritmo fick en uppdatering och ny front till 1983. Då blev den mer slätstruken efter att tidgare ha varit nyskapande designmässigt. Starkare versioner med 125 och 130 hästar fanns av Abarthversionen men då med tvålitersmotor.

Tekniska data

Ursprungligt pris: 69 700 kr (1984). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 585 cm3, förgasare, 105 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 245, längd 410, bredd 168, höjd 139. Tjänstevikt 1 030. | Fartresurser: 0–100 km/h 9,5 s. Toppfart 178 km/h. | Pris: Från 60 000 kr.



Volkswagen Golf GTI (1975–1983)

🇩🇪Stilbildare. Inte bara för bilklassen den skapade – Golfklassen – utan även för GTI-bilar. Den må inte ha varit helt först med konceptet, men under många år var Golf GTI det naturliga valet för den som var sugen på mer knuff och praktisk halvkombikaross. Premiären skedde i Frankfurt 1975 och gensvaret blev stort. Tanken var först att bara sälja bilen på hemmamarknaden, men det fick man överge, på vissa marknader stod GTI för uppemot en fjärdedel av alla sålda Golf. Alltjämt i dag är GTI-versionen en naturlig del av modellprogrammet.

Tekniska data

Ursprungligt pris: 38 740 kr (1977). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 588 cm3, insprutning, 110 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 240, längd 380, bredd 162, höjd 141. Tjänstevikt 930. | Fartresurser: 0–90 km/h 10 s. Toppfart 180 km/h. | Pris: Från 50 000 kr.



Lancia Delta 1,6 HF (1983–1994)

I svenska ögon är denna bil ett sorgebarn. Vid namn 600 såldes den nämligen som en Saab i Sverige men försvann nästan lika snabbt från marknaden som den kom. Här pratar vi dock om den italienska tvillingbilen i prestandaversionen Delta HF (High Fidelity) som i god Lancia-anda höll låg profil utvändigt fastän en hel del ändrats under det Giorgetto Giugiaro-ritade skalet. Och detta var bara början. Modellen trimmades ytterligare och kom att med sina sex konstruktörstitlar bli den mest framgångsrika bilmodellen i rally-VM.

Tekniska data

Ursprungligt pris: 78 000 kr (1984). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 585 cm3, förgasare, 130 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 248, längd 390, bredd 162, höjd 138. Tjänstevikt 1070. | Fartresurser: 0–100 km/h 8,9 s. Toppfart 195 km/h. | Pris: Från 50 000 kr.



Peugeot 205 GTI (1984–1994)

Detta är den perfekta GTI:n enligt många, därför skenar nu priserna och de finns inget tak för vad folk är villiga att betala för fina lågmilare ute i Europa. Modellen debuterade med en 1,6-litersmotor och en på 1,9 liter slöt upp 1986. Vilken som är den bästa tvistas det om ännu. GTI-versionen var förhållandevis diskret, speciellt i jämförelse med Renaults motsvarighet som du kan se här ovan. Pininfarina ritade en öppen version och som GTI hette den då CTI .

Tekniska data

Ursprungligt pris: 87 500 kr (1988). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 905 cm3, insprutning, 105 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 242, längd 375, bredd 159, höjd 138. Tjänstevikt 970. | Fartresurser: 0–100 km/h 7,8 s. Toppfart 206 km/h. | Pris: Från 50 000 kr.



Ford Escort XR3i (1982-1990)

Frånser vi Volkswagen Golf GTI är nog Fords svar, Escort XR3i, en av de första modeller som dyker upp när vi pratar klassiska GTI-bilar. Tredje generationen Escort kom 1980, men det var först 1982 som insprutning blev standard på toppversionen (därav i-et i slutet). Modellen ackompanjerades så småningom av motsvarande modeller uppåt och nedåt i modellhierarkin, Sierra XR4i och Fiesta XR2i respektive. Någon XR3i-version fanns dock varken av cabrioleten, kombin eller sedanen Orion. Senare Ford Escort (och Focus) blev etter värre, då med tillägget RS.

Tekniska data

Ursprungligt pris: 75 145 kr (1984). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 597 cm3, insprutning, 105 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 240, längd 406, bredd 164, höjd 138. Tjänstevikt 1 020. | Fartresurser: 0–100 km/h 9,7 s. Toppfart 186 km/h. | Pris: Från 20 000 kr.



Honda Civic GTI (1984–1987)

Den må ha varit ärtig redan från början, men det var först på mitten av 1980-talet som Honda Civic kom i en regelrätt sportversion. Honda var då inne på tredje generationens Civic, och topp-modellen lanserades först 1984, ett år efter den vanliga, tråkiga Civic. På hemmamarknaden och i USA hette den Si, men när modellen nådde oss i Sverige ännu ett år senare kallades den just GTI. I vår systertidning Teknikens Världs test bedömdes bilen som snabb, liten och fräck, men ansågs också svårtankad och ha en dum taklucka. Och nog var den mer av en kul shopping-bil än en helgjuten sportvagn.

Tekniska data

Ursprungligt pris: 85 100 kr (1986). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 488 cm3, insprutning, 100 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 238, längd 380, bredd 164, höjd 134. Tjänstevikt 960. | Fartresurser: 0–100 km/h 11,2 s. Toppfart 185 km/h. | Pris: Från 15 000 kr.



Citroën Visa GTI (1985–1988)

Till skillnad från de flesta andra tidiga GTI-modeller fanns Citroën Visa GTI inte med tredör-rarskaross. Fem dörrar – fyra på sidorna och en halvkombilucka bak – var det som gällde, men man fick i alla fall dubbla runda strålkastare. Måhända ville man inte ha konkurrens till koncern-syskonet Peugeot 205 GTI, som hade lanserats året innan och fick donera motorn. GTI-versionen av Citroën Visa kom nämligen sent i livscykeln, först 1985, sju år efter att basversionen lanserats. Modellen kom heller aldrig till Sverige. Vår toppversion hette i stället RS, med mer blygsamma 72 hästkrafter.

Tekniska data

Ursprungligt pris: Ca 65 000 kr (1985). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 580 cm3, insprutning, 105 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 243, längd 371, bredd 158, höjd 137. Tjänstevikt 890. | Fartresurser: 0–100 km/h 9,3 s. Toppfart 175 km/h. | Pris: Från 40 000 kr.



BMW 2002 tii Touring (1971–1977)

Om receptet för en GTI är liten halvkombikaross och höga prestanda, ja, då var BMW 2002 tii en pionjär, även om inte begreppet GTI blivit känt än. Med bränsleinsprutning från Kügelfischer och flera rallysegrar i bagaget blev modellen snabbt populär. Fattades bara annat med 130 hästkrafter och en vikt på under 1 000 kg. Toppfarten låg på 186 km/h, bara en sån sak. Inkluderat både sedan- och halvkombiversion (Touring) hann drygt 40 000 exemplar tillverkas mellan 1971 och 1977. Och dög inte 2002 tii till dig fanns även den etter värre 2002 Turbo – Europas första serietillverkade turbomodell – med hela 180 hk. Denna fanns dock bara tillgänglig som sedan.

Tekniska data

Ursprungligt pris: Ca 30 000 kr (1971). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 990 cm3, insprutning, 130 hk, bakhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 250, längd 411, bredd 159, höjd 138. Tjänstevikt 990. | Fartresurser: 0–100 km/h 9,4 s. Toppfart 186 km/h. | Pris: Från 160 000 kr.



Simca 1100 Ti (1974–1978)

Detta är en bortglömd pionjär. Vid premiären 1967 var den tidigt ute som halvkombi och 1977 blev den grunden till modellen Rancho en föregångare till dagens ”stadsjeepar”. Men den anses också i versionen Ti vara världens första GTI-vagn, eller ”Hot hatch” som man säger på engelska. Motorn gick från 58 till hela 82 hästar och bilen fick saker som lättmetallfälgar och hela sex strålkastare. Tidningen Teknikens Värld tyckte dock att trumfkortet var just halvkombilösningen.

Tekniska data

Ursprungligt pris: 23 500 kr (1974). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 294 cm3, förgasare, 82 hk, framhjulsdrift, 4-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 252, längd 400, bredd 159, höjd 145. Tjänstevikt 1 050. | Fartresurser: 0–100 km/h 12 s. Toppfart 165 km/h. | Pris: 78 000 kr (ett enda exemplar till salu).



Opel Kadett GSi 1984–1993

”Motorn förstör alltsammans, dum, lat och omöjlig”, kommenterade Teknikens Värld Opel Kadett GSi i nummer 18/1986. Först vid varvtal kring 5000 r/min kom kraften, och låg utväxling gjorde ljudnivån hög. Fartresurser och väghållning var det dock inga fel på. Kadett av denna generation, kallad E, kom 1985, och redan från början fanns GSi i modellutbudet, senare årsmodeller fick dock större slagvolym och fler hästkrafter (130 i stället för 115). När Kadett E lades ner 1993 var det också vägs ände för modellnamnet Kadett (i Europa). Efterträdaren hette Astra, ett modellnamn som lever än i dag. På senare år identifieras också Opels prestandamodeller snarare med tilläget OPC än GSi.

Tekniska data

Ursprungligt pris: 91 300 kr (1986). | Teknik: 4-cyl radmotor, 1 796 cm3, insprutning, 115 hk, framhjulsdrift, 5-växlad manuell låda. | Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 252, längd 400, bredd 166, höjd 140. Tjänstevikt 1 060. | Fartresurser: 0–100 km/h 10,3 s. Toppfart 200 km/h. | Pris: Från 25 000 kr.

Prisuppgifterna avser körklara bilar i originalutförande.

15. Provkörning av Mazda MX-5 Miata

Jesper Åhlander 12 januari 2019

När Mazda Miata kom år 1990 stod entusiasterna i kö för att få köpa en. En billig och rolig cabriolet som hyllades på alla upptänkliga sätt. 25 år senare kör vi den folkliga sportbilen alla väntade på.



”I slutet av allén finns ett gråvitt hus. Bredvid det huset finns en gul förrådsbyggnad, mittendörren går ni in igenom. Där finns ett handfat med spegelskåp. I skåpets vänstra sida finns nycklar till bilen och till logen längre ner på gården. Logen har två dörrar, bilen står bakom den högra. Öppna hänglåset och – viktigt – ställ upp dörrarna med hjälp av plankstumparna. Minsta vind och dörrarna slår igen och bucklar plåt (det har hänt). Tuta och kör. Körinstruktion kommer senare.”

Så låter inledningen på den utförliga beskrivning vi fått av bilens ägare Anders Helgesson, som för dagen sitter på ett flygplan på väg mot bilsalongen i Frankfurt. Anders har tidigare jobbat för Teknikens Värld, men återfinns numer hos en annan motortidning. Anders verkar emellertid ha visst förtroende kvar för oss, då han låtit låna ut sin välvårdade lilla karamell till mig.

I den faluröda logen, bakom den massiva träporten, står den Mazda MX-5 som vi kör i dag. I Nordamerika heter modellen Miata, till skillnad från övriga världen där den alltså går under beteckningen MX-5. Entusiasterna använder emellertid alltid den nordamerikanska beteckningen Miata, vilket också är det namn modellen är mest känd under. Inte helt omotiverat är det således även det jag kommer kalla bilen för i fortsättningen av denna text.



Det är kul att köra öppen sportbil på svenska småvägar.

Bredvid Miatan, i logen, står en ljusblå Ford Mustang cabriolet av 1965 års modell – täckt av diverse luftburen logsmuts. Miatan, däremot, är alldeles nytvättad. Liksom logen är också Miatan röd, men mer klarröd än faluröd. Med logens trädörrar väl förankrade med två plankstumpar, enligt beskrivning, tar jag plats på logens betonggolv. Det är nämligen så det känns att sätta sig i en Miata, som att sätta sig på golvet. Det är för all del inte lika hårt som att sitta på golvet, de tygklädda sätena med fasta nackstöd, i sann sportbilsanda, är riktigt bekväma. Det känns däremot som om man sitter ända nere på golvet. Inte minst om man står med bilen bredvid en BMW X5 och Miatans fönsterkarm knappt når över BMW:ns sidesteps …

Jag vrider om nyckeln och den 1,6 liter stora (?) motorn startar med kort fördröjning. Jag petar i ettans växel och navigerar mellan trästolparna ut från logen. Det är svårt att ge lite gas, den ettriga lilla motorn som bor under den röda bulan på huven är ordentligt varvvillig. Och det märks redan på gräsvägen från logen. Väl ute på den asfaltsbelagda vägen märks det än mer, de 115 hästarna jobbar ända upp till 7 000 varv och motorn har bra gasrespons.

Miata är ingen raket, 0-100 ska gå på 10,5 sekunder, men på små kurviga landsvägar räcker den till. Och det är ju där man vill vara, där det svänger. Det är också där man får använda den korta, knubbiga växelspaken allra mest. Växellådan är distinkt, med korta och precisa lägen. En lätt knyck med handleden räcker. Efter en stunds körning märker man att bilen trivs bäst kring 4 000 varv, och ju närmre den röda markeringen visaren når desto mer ylar den lilla motorn. Växellådan är så trivsam att man mer än gärna skiftar växel betydligt oftare än vad som egentligen är nödvändigt.

När Mazda presenterade Miata i slutet på 80-talet blev alla motorjournalister till sig av glädje. En sportbil för folket var vad alla hade väntat på. Förväntningarna var höga och att de uppfylldes illustreras tydligt nog av att inte mindre än fyra Teknikens Värld-anställda slog till på var sin bil av de första 200 som kom till Sverige.

Med bakhjulsdrift och 50/50-viktfördelning var succén given. I det tiosidiga reportage som återfinns i Teknikens Värld nummer 16/1990finns inte en enda negativ kommentar att finna. Om det beror på att Miata faktiskt var så fantastisk som den beskrevs, eller på att man inte ville skriva ner en betydande del av redaktionen efter sina bilinköp, vet jag inte. Eller om det kanske kan härledas till att det ska ha varit motorjournalisten Bob Hall från Automotive News som föranledde produktionen av Miata, efter lite skissande och tjatande på den blivande Mazdachefen Kenichi Yamamotos kontor 1979. Jag tror på det förstnämnda, men med viss influens av de följande två.



Det är inte antalet pållar under huven som avgör körglädjen i Miata.
Motorn förmedlar blygsamma 115 hästar, men är pigg ändå.

Miatan ligger fint på vägen, både med tanke på sin ringa prislapp då som nu, och sin numera anständiga ålder. Just den här Miatan har nyligen fått nya originalfjädrar och polyuretanbussningar, vilket ska göra den stadigare vid stora påfrestningar på framvagnen, som vid exempelvis bankörning. Detta gör att bilen knakar och ”slår” ganska omfattande vid framför allt inbromsning. Någon bana är vi inte på i dag, men välkuperade svenska småvägar räcker gott för att frambringa ett leende eller två på mig som förare. Jag kan förstå uppståndelsen kring den nya budgetsportbilen när den kom 1990, Miata är riktigt kul att köra.

Våghållningen är stabil och bilen kan pressas hårt i kurvorna innan baken släpper och man blir varse att där faktiskt finns en gräns. I högre hastighet blir den ganska orolig på vägen och vindbruset med suffletten nedfälld blir allt för påfrestande. Även med taket uppe är ljudnivån rätt hög, men jag skulle ändå säga att den är på en acceptabel nivå i förhållande till samtida cabrioleter.

Vi stannar till vid Häggeby kyrka, som är byggd i natursten i slutet på 1100-talet, för att ta oss en närmre titt på bilen. Vi öppnar huven och finner där, som sig bör, den ettriga lilla motorn. Vi öppnar bakluckan, och hittar ett ganska otrevligt bagageutrymme. Eller ja, bagageutrymme är kanske lite förskönat. Utrymmet under bakluckan har ingen som helst beklädnad, vilket gör att man helst inte förvarar något annat än väl förslutna, mindre ömtåliga väskor där. Enligt provkörningen 1990 ska det få plats en golfbag, utan träklubbor, i skuffen.

Vi öppnar tanklocket … Nej, det gör vi förresten inte alls. Vi förstår inte hur vi ska få upp det. Det går inte att lyfta locket med ett finger, inte att trycka på det och det finns inte heller någon knapp eller spak i sittbrunnen. Vi letar till och med i bagaget. Till slut har vi (tre män i varierande ålder) letat i mer än tio minuter – utan framgång. En av oss har till och med ägt en nästan identisk bil … Efter den briljanta idén att ta en kik i instruktionsboken finner vi till slut lösningen. Det finns en väl undangömd spak i mittkonsolen, under armstödet. Varför, frågar vi oss. Tja, varför inte?



Jag verkar vara ensam om att tycka att de uppfällbara strålkastarna är lite häftiga.

Bortsett från tanklocket är det mesta i Miatan, vilket i och för sig inte är så mycket, ganska simpelt och logiskt utformat. Det är en massa japansk plast, men det känns förhållandevis solitt ändå. Vid tomgång skallrar motorhuvens låsanordning, och vid körning knirrar det lite här och där. Bilen är trots allt 25 år gammal och når ganska snart 20 000 mil. Det känns att den har ett kvartssekel på nacken, men det känns inte att den har gått så långt som den faktiskt har. Det är ett bra betyg på en gammal och billig japan.

LÄS MER: [Klassiska bilar]

Liksom allt annat hos Miata prisades bilen även för dess läckra design. Det enda som inte ansågs vara speciellt stiligt var de två uppfällbara strålkastarna. Helst körde man olagligt med lamporna nedfällda och därmed halvljuset avstängt, vilket även Anders verkar ha gjort med sin bil då de uppfällbara lamporna inte vill fällas ned igen efter uppfällning. När vi ändå är inne på lampor, låt mig då uppmärksamma det bakre dimljuset. Hur hamnade det där?

I handskfacket ligger passande nog en Sverigekarta – Miata är perfekt för svenska småvägar. Där ligger konstigt nog också en Tysklandskarta, så långt skulle jag nämligen inte vilja åka med Miata. Någon utförligare körinstruktion fick vi aldrig av Anders. Men faktum är att man inte behöver någon instruktion för att köra en Miata. Det är, enligt beskrivning, bara att tuta och köra.



Förarmiljön är enkel men funktionell.
Mycket plast, men den har ju hållt i 25 år, så då måste det ju vara bra plast.

Mazda MX-5 Miata 1990

Pris

Ursprungligt pris (1990): 149 000 kr. Uppskattat pris (2015): Cirka 35 000 kr.

Motor

Bensin, 4-cylindrig. Cylindervolym 1600 cm3. Max effekt 115 hk vid 6500 r/min, max vridmoment 136 Nm vid 5500 r/min.

Kraftöverföring

Motorn fram, bakhjulsdrift, 5-växlad manuell växellåda.

Hjul

Fälg 5,5 tum, däck 185/60 R14.

Mått/vikt

Axelavstådd 2265, längd 3950, bredd 1675, höjd 1230. Spårvidd f/b 141/143. Tjänstevikt 1040 kg, maxlast 150 kg. Tank 45 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 10,5 s. Toppfart 195 km/h.

Bränsleförbrukning Blandad körning cirka 0,8 l/mil.



Suffletten fälls ned och upp enkelt. Hardtop i svart plast fanns att tillgå.

16. Quiz: Frågor på Fiat

Mårten Carlsson 2019-01-11, 18:00

KLASSIKERNÖTEN 374

Vad kan du om Fiat? Hur länge har märket egentligen funnits och vad hette Ritmo i Amerika? Det är några av frågorna ur helgens quiz.



Starta quizet!

Capri från Caprera
Moretti, Frua och Allemano var några i raden att pryda Fiatbilar med egna kreationer, men den här sötnosen kommer det lite mer okända Caprera. 1

Fiat i Amerika
Vi visar ett urval annonser för Fiat i USA och Kanada genom tiderna. 1

Fiat Panda på alla fyra
Fiat Panda med fyrhjulsdrift var den bil du behövde 1986, i alla miljöer och underlag. 1

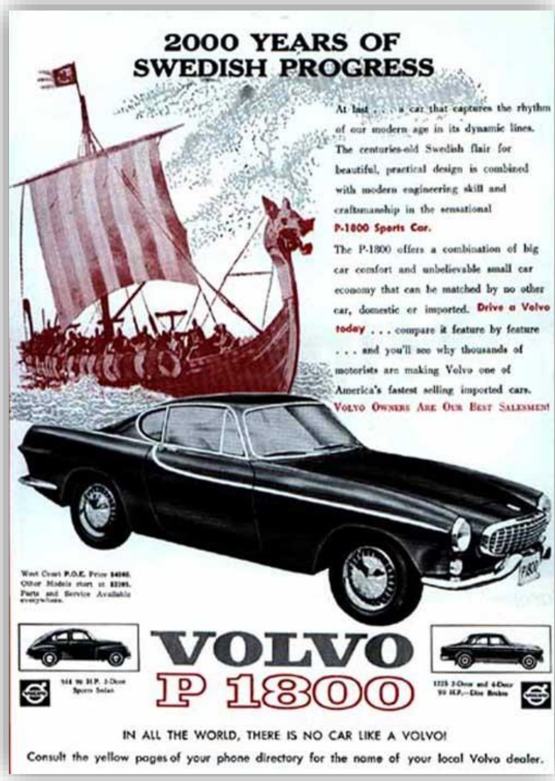
Klassiker

17. Volvo P1800 i reklamen

Mårten Carlsson, 2019-01-12, 10:26



Här kommer lite reklam från olika håll för den svenska sportbilen!



Bildspel

Läs mer om: Volvo P1800/1800S

Klassiker

18. Valiant i Wide Screen!

Fredrik Nyblad

2019-01-09, 8:00

Årets Klassiker 2019? Här är kandidat nummer tolv: Plymouth Barracuda.



Sedd utifrån byter Plymouth Barracuda uttryck för varje meter. I grodperspektiv från sidan ser den nästan lite överjäst ut och framifrån ser den ut som systermodellen Valiant. Det är bakifrån man ska betrakta en Barracuda. Bakrutan är extremt stor medan bakluckan är i en helt annan skala.

Hans-Göran Melander är den tredje personen i ägarlängden. Köpt ny av en hattfabrikör i Örebrotrakten innan den såldes till sonen som råkade vara granne med Hans-Göran i Tumba. Där såg han den på gatan från mitten av 1970-talet tills den blev stående ett decennium senare.

1997 fick Hans-Göran möjligheten att ta över Barracudan. Först när han påbörjat renoveringen stod det klart att här krävdes mer än några enkla insatser – rosthålen var stora som fotbollar. Barracudan fick en tid se sig förbigången i garaget av ett par andra bilar men så 2017 blev den klar och resultatet är lika gnistrande som nyfallen snö.

Fredrik Nyblad

19. Grattis Maserati Merak!

Carl Legelius 16 januari 2009

I dag den 16 januari då Hjalmar och Helmer har namnsdag hänger vi på och hyllar Maserati Merak!



Namnet Merak som Maserati använde på den lilla mittmotorbil med internkoden Tipo 122 som presenterades på Parissalongen i oktober 1972 kommer från stjärnkonstellationen Ursa Major och en av stjärnorna i den.

Maserati Merak byggde till stor del på samma teknik som den större Bora som presenterats året före men hade inte någon V8 utan en V6-motor framför bakaxeln. Det var en trelitersver-sion av den motor som också monterades i Citroën SM, där på 2,6 liter.



För att inte få till flödet i linjerna lade Giugiaro till ett par "flying buttresses" som löpte från tak till bakstam.



Fronten var i princip identisk med Boras.

Merak ritades liksom Bora av ItalDesign med Giorgetto Giugiaro i spetsen och påminde mycket om sin storebror. Framifrån är de två bilarna nästan omöjliga att skilja åt och dörrarna är de samma.

Första versionen av Merak hade 190 hk, 1975 kom Merak SS med större Weberförgasare och 220 hk. Två år senare kom Merak 2000 GT med en tvålitersversion av sexan för att möta nya italienska skatteregler där bilar med cylindervolym över två liter beskattades betydligt hårdare. Med sina 170 hk klarade den ändå en toppfart på 220 km/h.

Merak lades ned 1983 och under de 11 år den tillverkades byggdes bara 1830 exemplar, vanligaste versionen var SS och den ovanligaste 2000 GT.



Maserati Merak SS 1976–82



20. I'm back – med trimmad blogg!

Skrivet den 11 januari 2019, klockan 13:59 | [19 kommentarer]



Hallå alla, gott nytt år och förhoppningsvis med nyladdade batterier!

Bloggen är tillbaka men från 2019 i lite annan skepnad då vi bestämt oss för en breddning från enbart Formel 1 till att även täcka in annan racing (se sidnavigationen), t ex Indycar som av förklarliga skäl blir väldigt intressant att följa i år. Racingbloggen, som är det nya namnet, kommer försöka uppdatera så brett som möjligt men med huvudfokus såklart på Formel 1 (som jag jobbar vidare med på Viasat) och Indycar (med Felix Rosenqvist och Marcus Ericsson. Kan även utlova lite spännande saker i F1-podden också när det gäller bevakningen av Indycar, några riktigt bra grejer på gång där.

När det gäller just Indycar så finns inga nyheter kring eventuella tv-rättigheter för Sverige. Indycar själva presenterade nyligen ett nytt heltäckande tv-paket där man kommer finnas hos NBC och om jag förstått det rätt så kommer det att finnas ett Indycar pass att köpa som gör det möjligt att streama säsongen men detaljerna för detta är inte presenterade ännu. Min förhoppning är dock att någon svensk kanal, helst Viasat såklart, väljer att köpa in rättigheten då det enligt min mening är öppet mål på detta med två svenska toppförare i mästerskapet.

För egen del har jag precis beställt biljett till Texas för den kommande Indycartesten som ska köras på COTA 12-13 februari vilket känns väldigt spännande. Blir första gången på väldigt många år som jag ser Indycar på nära håll.

I Formel 1 världen har det också hänt en del och den stora grejen är förstås att Ferrari sparkat Maurizio Arrivabene som teamchef och ersatt honom med tekniske direktören Mattia Binotto. Inte så förvånande med denna rockad då Ferrari sällan låter sina chefer sitta kvar om de inte lyckas med sitt jobb. Omsättningen på teamchefer hos Ferrari har varit extremt hög med fyra sparkade de fem senaste åren vilket för mig säger en hel del om klimatet i teamet och som samtidigt är deras stora svaghet. Med Binotto vid rodret kan man ju hoppas att det blir ett ”mjukare” klimat där man vågar ta ut svängarna lite mer och låter kreativiteten flöda av lust istället för rädsla. Binotto jämförs med Ross Brawn och vad han åstadkom under sin tid i Ferrari är ju känt även om framgångarna långt ifrån berodde enbart på honom.



Det är en del nyheter inför F1-säsongen 2019

Får ofta frågan vad som är nytt inför 2019 och **F1.com** var vänliga nog att göra en sammanfattning av det nya inför årets F1-säsong

Blogginlägget postades i Formel 1, Formel E, IndyCar, Porsche Carrera Cup Scandinavia, Porsche Mobil1 Supercup.

Inläggsnavigering

← Alla datum du ska ha koll på under 2019

SLUT